

Merenkukuhallitus

TIEDOTUSLEHTI NRO 19/1.12.1995

ALUKSELTA VAADITTAVA REITTISUUNNITELMA

Merenkukuhallitus on vahdinpidosta aluksella annetun asetuksen (666/81) 29 §:n nojalla antanut 3.11.1995 päätöksen, joka sisältää määräykset alukselta vaadittavasta reittisuunnitelmasta.

Päätös tulee voimaan 1.12.1995.

Merenkukuosaston päällikkö
merenkukuneuvos

Heikki Valkonen

Merenkulunylitarkastaja

Reijo Montonen

Asiaa koskevat tiedustelut:

Merenkuluntarkastustoimisto

Dnro 7/30/95
ISSN 0430-5345

MERENKULKUHALITUS**MÄÄRÄYS****Antopäivä: 3.11.1995
Dnro: 7/30/95**

Sisältöalue: Alukselta vaadittavan reittisuunnitelman laatiminen
Säädösperusta: Asetus vahdinpidosta aluksella (666/81) 29 §
Kohderyhmät: Alusten päälliköt, varustamot
Voimassaoloaika: 1.12.1995 - toistaiseksi

**MERENKULKUHALITUKSEN PÄÄTÖS
ALUKSELTA VAADITTAVASTA REITTISUUNNITELMASTA**

Annettu Helsingissä 3 päivänä marraskuuta 1995

Merenkulkuhallitus on vahdinpidosta aluksella 25 päivänä syyskuuta 1981 annetun asetuksen (666/81) 29 §:n nojalla päättänyt:

1 §

Suomalaisella merenkulkuun käytettävällä aluksella, jonka bruttovetoisuus on vähintään 100, tulee olla tämän päätöksen liitteenä olevien määräysten mukaisesti laadittu reittisuunnitelma.

Tätä päätöstä ei kuitenkaan sovelleta:

- 1) puolustusvoimien tai rajavartiolaitoksen alukseen, ellei sitä käytetä yleisessä liikenteessä kuljettamaan matkustajia tai lastia;
- 2) kalastusalukseen, milloin se harjoittaa kalastusta; eikä
- 3) alukseen, milloin se harjoittaa merenmittausta, väylänhoitoa tai muita vastaavia tehtäviä.

2 §

Tämä päätös tulee voimaan 1 päivänä joulukuuta 1995.

Helsingissä 3 päivänä marraskuuta 1995

Pääjohtaja

Kyösti Vesterinen

Merenkulkuosaston päällikkö
merenkulkuneuvos

Heikki Valkonen

**MERENKULKUHALITUKSEN PÄÄTÖS ALUKSELTA VAADITTAVASTA
REITTISUUNNITELMASTA 3.11.1995, Dnro 7/30/95 LIITE**

1 YLEISTÄ

Alukselta vaadittavaa reittisuunnitelmaa koskevat määräykset perustuvat:

- 1) vahdinpidosta aluksella annettuun asetukseen (666/81); sekä
- 2) Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) vuonna 1978 hyväksyttyyn ja vuonna 1995 uudistettuun kansainväliseen merenkulkijoiden koulutusta, pätevyyskirjoja ja vahdinpitoa koskevaan yleissopimukseen (STCW).

Vahdinpidosta aluksella annetun asetuksen (666/81) 9 §:n mukaan:

"Matka on suunniteltava etukäteen siten, että kaikki siihen liittyvät tiedot otetaan huomioon ja kaikki määritellyt suunnat tarkistetaan ennen matkan aloittamista."

Aluksen päällikkö on vastuussa reittisuunnitelman tekemisestä. Jos reittisuunnitelman laatii joku perämiehistä, päällikön on tarkastettava ja hyväksyttävä se. Hyväksymisestä on tehtävä merkintä laivapäiväkirjaan.

2 LINJALIIKENNE

Linjaliikenteessä tai usein toistuvilla reiteillä liikennöivälle alukselle ei tarvitse jokaista matkaa varten tehdä eri reittisuunnitelmaa, ellei väylässä tai sen merkinnässä ole tapahtunut muutoksia.

3 REITTISUUNNITELMAN LAAJUUS

Reittisuunnitelmaan on sisällytettävä sekä luotsaus-, rannikko- että avomerialueet.

Reittisuunnitelman tulee soveltuvin osin sisältää tarkistuslistoja (jäljempänä esimerkkejä tarkistuslistoista). Aluksen päällikkö antaa tarvittaessa pysyviä- tai matkakohtaisista määräyksiä tarpeellisista tarkistuslistoista.

4 MATKAAN LIITTYVÄT ERITYISOLOSUHTEET

Reittisuunnitelman tulee sisältää varten otettavat reittivaihtoehdot pääpiirteissään ja reitit turvallisille ankkuripaikoille siltä varalta, ettei suunniteltua reittiä voida noudattaa. Reittisuunnitelmaan on merkittävä sellaiset merialueet, joilla tietyissä sää- tai tuuliolosuhteissa saattaa muodostua erityisen korkea aallokko.

5

MATKAN ESIVALMISTELUT

Ennen reittisuunnitelman laatimista aluksen päällikön on varmistuttava siitä, että aluksella on käytettävissä kaikki matkaan liittyvät kartat ja muu aineisto ja että ne on saatettu ajan tasalle. Matkaa suunniteltaessa on käytettävä hyväksi kaikkia soveltuvia tietolähteitä, joita ovat esimerkiksi:

- tarvittavat merikartat
- purjehdusoppaat
- loistoluettelot
- vuorovesitaulukot
- tiedonannot merenkulkijoille
- liikennejako-oppaat
- reittisuunnitelmaoppaat
- radionavigointilaitteet
- meteorologiset oppaat.

6

REITTISUUNNITELMAN LAATIMINEN

Reittisuunnitelma muodostuu karttaan tehdyistä merkinnöistä sekä kirjallisesta selostuksesta.

Reittisuunnitelmaa laadittaessa tulee ottaa huomioon muun muassa:

- aluksen varustetaso
- aluksen ohjailuominaisuudet
- muutokset aluksen tilassa matkan aikana
- aluksen syväys suhteessa kulkuveteen matkan eri vaiheissa
- purjehdusoppaiden neuvot ja suositukset
- majakat ja muut oleelliset käytettävissä olevat merenkulun turvalaitteet
- etäisyydet, joilla majakoiden ja purjehdusmerkkien odotetaan tulevan näkyviin tutkalla tai optisesti
- radiopaikannusjärjestelmien käytettävyys ja luotettavuus
- reittijakojärjestelmät
- merenkulkuvaroitukset
- virrat ja vuorovedet
- matkareittiä koskevat säätiedot
- liikenneilmoitukset
- nopeusrajoitukset
- lossit, sillat, kanavat, sulut
- jääolosuhteet.

Reittisuunnitelma on laadittava siten, että vahtipäällikkö voi helposti valvoa luotsin toimintaa.

7

KARTTAMERKINNÄT

Purjehdusreitti on piirrettävä valmiiksi sekä matkan kattaville yleiskartoille, että mahdollisimman suurimittakaavaisille matkaan kuuluville merikartoille.

Ohjattavat tosisuunnat on merkittävä etukäteen kartoille ajolinjojen viereen kolminumeroisina lukuina.

Kartalle on merkittävä vältettävät vaaralliset alueet ja kohteet sekä turvaetäisyydet niihin. Lisäksi on merkittävä sivuutusetäisyydet reittiviivalta käyttökelpoisiin tutkamaaleihin. Kartalle on merkittävä myös suunnitellut käännöspisteet ja käännöspisteiden määrittämiseen käytettävät tiedot, kuten tutkaetäisyydet, suuntimat yms.

Kartalle merkittävät muut reittisuunnitelmaan liittyvät tiedot on merkittävä paikkaan, jossa ne eivät vaikeuta kartan lukemista.

8

REITTISUUNNITELMAN TALLENTAMINEN

Reittisuunnitelman kirjallisen selostuksen on oltava komentosillalla sellaisessa muodossa, että se on kaikkien vahtipäälliköiden käytettävissä.

Jos reittisuunnitelma on tallennettu tietokoneen muistiin tai levykkeelle, on suunnitelmasta oltava myös paperikopio.

Jos aluksella on käytössä elektroninen reittisuunnitelmajärjestelmä, on elektroninen reittisuunnitelma tallennettava myös karttamuotoon.

9

REITTISUUNNITELMAN TOTEUTTAMINEN JA SEURANTA

Aluksen päällikön tulee valvoa reittisuunnitelman toteuttamista. Reittisuunnitelmaa on tarvittaessa muutettava, mikäli sääolosuhteet muuttuvat tai sääennusteet antavat siihen aiheita.

Vahtipäällikön on mahdollisimman tehokkaasti käytettävä kaikkia kulloinkin soveltuvia navigoinnin apuvälineitä. Hänen on riittävän usein tehtävillä paikanmäärittäyksillä varmistauduttava aluksen turvallisuudesta. Paikanmäärittäykset on merkittävä merikarttaan kellonaikoineen.

10

REITTISUUNNITELMASTA POIKKEAMINEN

Vahtipäällikkö ei saa ilman pakottavaa syytä poiketa reittisuunnitelmasta. Jos suunnitelmasta poiketaan esimerkiksi jäätilanteen tai muun vastaavan syyn vuoksi, on siitä ilmoitettava välittömästi aluksen päällikölle.

Mikäli reittisuunnitelmaa on vahdin aikana muutettu, tulee vahtipäällikön selvittää muutokset seuraajalleen.

ANNEX 1

PILOT CARD

Ship's name _____ Date _____

Call sign _____ Deadweight _____ tonnes Year built _____

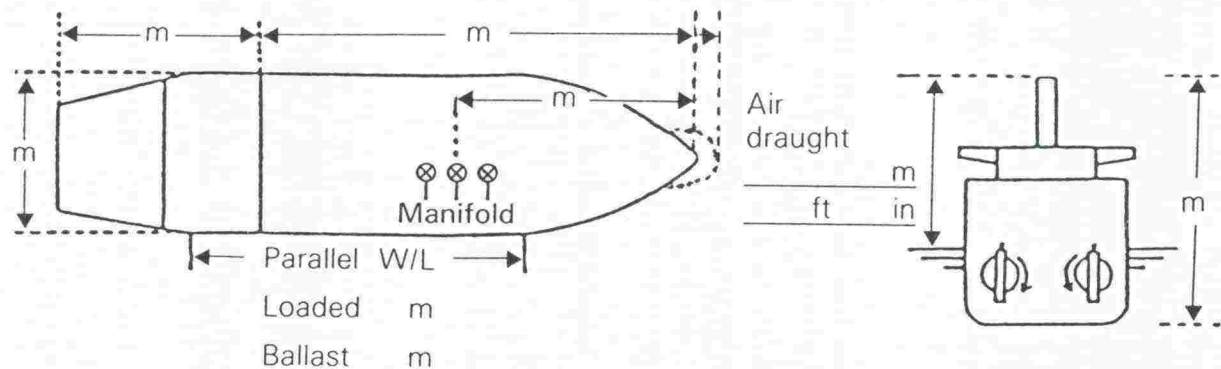
Draught aft _____m/____ft ____in, Forward _____m/____ft ____in, Displacement _____tonnes

SHIP'S PARTICULARS

Length overall _____m, Anchor chain: Port _____shackles, Starboard _____shackles,

Breadth _____m Stern _____shackles

Bulbous bow Yes/No (1 shackle = _____m/_____fathoms)



Type of engine _____		Maximum power _____kW (_____HP)	
Manoeuvring engine order	Rpm/pitch	Speed (knots)	
		Loaded	Ballast
Full ahead			
Half ahead			
Slow ahead			
Dead slow ahead			
Dead slow astern		Time limit astern _____min	
Slow astern		Full ahead to full astern _____s	
Half astern		Max. no. of consec. starts _____	
Full astern		Minimum RPM _____ knots	
		Astern power _____% ahead	

ANNEX 1 (continued)

STEERING PARTICULARS	
Type of rudder _____	Maximum angle _____ °
Hard-over to hard-over _____ s	
Rudder angle for neutral effect _____ °	
Thruster: Bow _____ kW (_____ HP)	Stern _____ kW (_____ HP)

CHECKED IF ABOARD AND READY

Anchors	<input type="checkbox"/>	Indicators:	
Whistle	<input type="checkbox"/>	Rudder	<input type="checkbox"/>
Radar	<input type="checkbox"/> 3 cm <input type="checkbox"/> 10 cm	Rpm/pitch	<input type="checkbox"/>
ARPA	<input type="checkbox"/>	Rate of turn	<input type="checkbox"/>
Speed log	<input type="checkbox"/>	Compass system	<input type="checkbox"/>
Water speed	<input type="checkbox"/>	Constant gyro error	± _____ °
Ground speed	<input type="checkbox"/>	VHF	<input type="checkbox"/>
Dual-axis	<input type="checkbox"/>	Elec. pos. fix. system	<input type="checkbox"/>
Engine telegraphs	<input type="checkbox"/>	Type _____	
Steering gear	<input type="checkbox"/>		
Number of power units operating	<input type="checkbox"/>		

OTHER INFORMATION:

BRIDGE CHECK LIST — 1
FAMILIARISATION WITH BRIDGE EQUIPMENT

1 Has the operation of the following equipment been studied and fully understood?

alarms

☐

bridge lighting, including controls for deck and overside illumination

☐

communications facilities — internal, external and portable

☐

direction finder

☐

echo sounder

☐

electronic navigational position fixing aids

☐

emergency arrangements in the event of main power failure

☐

hazard monitoring equipment

☐

gyro compass/repeaters

☐

magnetic compass

☐

navigation lights, including emergency navigation, not under command and other signal lights

☐

radar and associated plotting aids

☐

safety equipment (e.g. pyrotechnics)

☐

speed/distance recorder

☐

steering gear, including manual, auto-pilot and emergency change-over arrangements

☐

telegraph, including control of main engines and (as appropriate) watertight doors

☐

2 Are you aware of the location and operation of ancillary bridge equipment (e.g. binoculars, signalling flags, meteorological equipment)?

☐

3 Are you familiar with the stowage of chart and hydrographic publications?

☐

BRIDGE CHECK LIST — 2
DAILY TESTS AND CHECKS
(at noon or other convenient fixed times)

Has the following equipment been tested/checked?

bridge and engineroom telegraphs, including revolution indicators (also before canal transit)

☐

bridge telephones

☐

bridge watch MF radio telephone receiver

☐

clocks and chronometers

☐

general emergency alarm signal

☐

radio room auto alarm

☐

ship's whistle (but not in poor visibility or when other vessels are nearby)

☐

steering gear changeover procedure

☐

BRIDGE CHECK LIST — 3
PREPARATION FOR SEA

- | | | |
|---|--|--------------------------|
| 1 | Has a passage plan for the intended voyage (see Part A, Section 2) been prepared taking into consideration the factors listed in Check List 7? | <input type="checkbox"/> |
| 2 | Are charts for the intended voyage and other nautical publications corrected up to date and courses laid off? | <input type="checkbox"/> |
| 3 | Has the following equipment been checked and found ready for use? | |
| | anchors, including clearing away | <input type="checkbox"/> |
| | ancillary bridge equipment (e.g. binoculars) | <input type="checkbox"/> |
| | bridge movement book, where carried | <input type="checkbox"/> |
| | course and engine movement recorder | <input type="checkbox"/> |
| | deck power | <input type="checkbox"/> |
| | direction finder | <input type="checkbox"/> |
| | echo sounder | <input type="checkbox"/> |
| | electronic navigational position fixing aids | <input type="checkbox"/> |
| | gyro compass and repeaters | <input type="checkbox"/> |
| | magnetic compass and repeaters | <input type="checkbox"/> |
| | pilot embarkation/disembarkation arrangements (see Part A, Annex 5) | <input type="checkbox"/> |
| | radar and associated plotting aids | <input type="checkbox"/> |
| | speed/distance recorder | <input type="checkbox"/> |
| 4 | Has the following equipment been tested and found ready for use? | |
| | bridge and engineroom telegraphs, including revolution indicators | <input type="checkbox"/> |
| | communications facilities — internal, external and portable | <input type="checkbox"/> |
| | navigation lights/shapes, including emergency navigation lights and lights/shapes for "not under command" and at anchor | <input type="checkbox"/> |
| | ship's whistle | <input type="checkbox"/> |
| | signalling lamps | <input type="checkbox"/> |
| | steering gear, including manual, auto-pilot and emergency changeover arrangements and rudder indicators (see Part A, Annex 3) | <input type="checkbox"/> |
| | window wipers/clearview screens | <input type="checkbox"/> |
| 5 | Have the ship's clocks been synchronised? | <input type="checkbox"/> |
| 6 | Is the crew at stations for leaving harbour? | <input type="checkbox"/> |

**BRIDGE CHECK LIST — 4
EMBARKATION/DISEMBARKATION OF PILOT**

- | | | |
|---|--|--|
| 1 | Have the following been advised of the ETA/ETD?
the master
the engineroom
the pilot station | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 2 | Has it been agreed which side the pilot will embark/disembark? | <input type="checkbox"/> |
| 3 | Has the engineroom been advised of the time of "stand-by"? | <input type="checkbox"/> |
| 4 | Have the pilot embarkation/disembarkation arrangements (see Part A, Annex 5) been checked and found ready for use? | <input type="checkbox"/> |
| 5 | Has a deck officer been nominated to meet the pilot and conduct him to/from the bridge? | <input type="checkbox"/> |

(N.B. Where embarkation/disembarkation involves the use of a helicopter, the guidance in the ICS Guide to Helicopter/Ship Operations on marine pilot transfer, communications and ship operating procedures should be followed.)

**BRIDGE CHECK LIST — 5
MASTER/PILOT INFORMATION EXCHANGE**

- | | | |
|---|--|--------------------------|
| 1 | Has a completed pilot card (see Part A, Annex 1) been handed to the pilot? | <input type="checkbox"/> |
| 2 | Has the pilot been informed of the location of lifesaving appliances provided for his use? | <input type="checkbox"/> |
| 3 | Have the proposed passage plan, weather conditions, berthing arrangements, use of tugs and other external facilities been explained by the pilot and agreed with the master? | <input type="checkbox"/> |
| 4 | Is the progress of the ship and the execution of orders being monitored by the master and officer of the watch? | <input type="checkbox"/> |

**BRIDGE CHECK LIST — 6
NAVIGATION, DEEP SEA**

- | | | |
|---|--|--------------------------|
| 1 | Have all charts and nautical publications to be used been corrected up to date? | <input type="checkbox"/> |
| 2 | Have the factors listed in question 2 of Check List 7 been taken into consideration in preparing the passage plan? | <input type="checkbox"/> |
| 3 | Are Navarea warning broadcasts being monitored? | <input type="checkbox"/> |
| 4 | Is participation in area reporting systems (e.g. AMVER) recommended? | <input type="checkbox"/> |
| 5 | Is the ship's position being fixed at regular intervals and at least once daily? | <input type="checkbox"/> |
| 6 | Are the errors of gyro/magnetic compasses being checked once a watch? | <input type="checkbox"/> |

BRIDGE CHECK LIST — 7
NAVIGATION, COASTAL WATERS/TRAFFIC SEPARATION SCHEMES

1	Have all charts and nautical publications to be used been corrected up to date?	<input type="checkbox"/>
2	Have the following factors been taken into consideration in preparing the passage plan? advice/recommendations in sailing directions ship's draught effect of "squat" on underkeel clearance in shallow water tides and currents weather, particularly in areas renowned for poor visibility available navigational aids and their accuracy position-fixing methods to be used daylight/night-time passing of danger points traffic likely to be encountered — flow, type, volume any requirements for traffic separation/routeing schemes	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
3	Are local/coastal warning broadcasts being monitored?	<input type="checkbox"/>
4	Is participation in area reporting systems recommended?	<input type="checkbox"/>
5	Have courses been laid off well clear of obstructions?	<input type="checkbox"/>
6	Is the ship's position being fixed at regular intervals?	<input type="checkbox"/>
7	Are the errors of gyro/magnetic compasses being checked regularly?	<input type="checkbox"/>

BRIDGE CHECK LIST — 8
CHANGING OVER THE WATCH

(N.B. Changeover should be postponed when the ship is, or is about to be, engaged in a collision avoidance manoeuvre or a navigational alteration of course.)		
1	Has the relieving officer of the watch read the following directives? standing orders supplementary master's instructions navigational warnings	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
2	Are all members of the relieving watch capable of carrying out their duties?	<input type="checkbox"/>
3	Has the relieving officer of the watch been acquainted with the following information? position, course, speed and draught of ship course plotted on chart prevailing/predicted tides, currents, weather and visibility operational condition of all navigational and safety equipment on the bridge gyro/magnetic compass errors movement of vessels in vicinity/effect on own ship identification of shore lights, buoys etc. conditions/hazards likely to be encountered on watch possible effect of any heel, trim, "squat" etc on underkeel clearance	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
4	Is the vision of the relieving officer adjusted to the prevailing conditions?	<input type="checkbox"/>

BRIDGE CHECK LIST — 9

PREPARATION FOR ARRIVAL IN PORT

- 1 In preparing the passage plan for arrival in port, have the following factors been taken into consideration?
 - available port information
 - advice/recommendations in sailing directions
 - latest weather reports
 - tides and currents for port/adjacent areas
 - calculated/known minimum and maximum depths of water in port approaches, channels and at berth
 - any restrictions on draught, trim, speed, entry times etc.
- 2 Is it necessary to rearrange cargo/ballast?
- 3 Are all relevant charts and nautical publications corrected up to date and courses laid off?
- 4 Have the latest navigational messages for the area been received?
- 5 Has ETA been sent with all relevant information required by local regulations (e.g. details of dangerous/hazardous goods carried)?
- 6 Has all navigational equipment including steering gear been tested and stabilisers housed?
- 7 Has the following equipment been checked?
 - course and engine movement recorder
 - synchronisation of clocks
 - internal communications equipment
 - signalling equipment, including flags/lights
 - deck lighting
 - mooring winches
 - mooring lines/wires/heaving lines
 - pressure on fire main
- 8 If appropriate, have the checks in Check List 4 been carried out and a pilot card (see Part A, Annex 1) completed?
- 9 Has manual steering been engaged in sufficient time for the helmsman to become accustomed before manoeuvring commences?
- 10 Has the crew been advised of the time of "stand-by" for entering port?
- 11 Have VHF channels for the various services (e.g. VTS, pilot, tugs, berthing instructions) been noted and a radio check carried out?
- 12 Is the following berthing information available?
 - whether anchoring/berthing alongside
 - which side to jetty
 - whether ship accommodation ladder/gangway or shore gangway will be used
 - size/number of shore connections
 - derricks required
 - mooring boats/lines

BRIDGE CHECK LIST — 10
ANCHORING AND ANCHOR WATCH

- | | | |
|---|---|--|
| 1 | Has an anchoring plan been prepared taking into account
speed reduction in ample time
direction/strength of wind, current
tidal stream when manoeuvring at low speeds
need for adequate sea room particularly to seaward? | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 2 | Have the following been informed of the time of "stand-by" for anchoring?
the master
the engineroom
the anchor party | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 3 | Is the following equipment ready for use?
anchor(s)
lights/shapes
sound signalling apparatus | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 4 | Has an anchor watch been established? | <input type="checkbox"/> |
| 5 | Have instructions been issued to the officer of the watch/engineroom on the following matters?

determining and regular checking of anchor position
notice for main engines especially if weather deteriorates | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |

BRIDGE CHECK LIST — 11
RESTRICTED VISIBILITY

- | | | |
|---|--|--|
| 1 | Has the following equipment been brought into operation?
radar, ARPA or other plotting facilities
manual steering
VHF
fog signalling apparatus
navigation lights
echo sounder, if in soundings
watertight doors, as appropriate | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 2 | Have lookout(s) been posted? | <input type="checkbox"/> |
| 3 | Have the master and engineroom been informed? | <input type="checkbox"/> |
| 4 | Are the 1972 International Regulations for Preventing Collisions at Sea being complied with, particularly with regard to proceeding at a safe speed? | <input type="checkbox"/> |
| 5 | If the ship's position is in doubt, has the possibility of anchoring been considered? | <input type="checkbox"/> |

BRIDGE CHECK LIST — 12
NAVIGATING IN HEAVY WEATHER OR IN TROPICAL STORM AREAS

<p>1 Have the following been informed?</p> <p style="padding-left: 40px;">the master</p> <p style="padding-left: 40px;">the engineroom</p> <p style="padding-left: 40px;">the crew</p> <p>2 Have all moveable objects been secured at the following locations?</p> <p style="padding-left: 40px;">on deck</p> <p style="padding-left: 40px;">below deck</p> <p style="padding-left: 40px;">ports, deadlights</p> <p>3 Have speed and course been adjusted as necessary?</p> <p>4 Has the crew been warned to avoid upper deck areas made dangerous by the weather?</p> <p>5 Have safety lines/hand ropes been rigged where necessary?</p> <p>6 Have instructions been issued on the following matters?</p> <p style="padding-left: 40px;">monitoring weather reports</p> <p style="padding-left: 40px;">transmitting weather reports to the appropriate authorities or, in the case of tropical storms, danger messages in accordance with SOLAS 1974 Chapter V, Regulation 2(a)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
--	--

BRIDGE CHECK LIST — 13
NAVIGATING IN ICE

<p>1 Have the following been informed of the ice conditions?</p> <p style="padding-left: 40px;">the master</p> <p style="padding-left: 40px;">the engineroom</p> <p style="padding-left: 40px;">the crew</p> <p>2 Have watertight doors been shut, as appropriate?</p> <p>3 Has speed been adjusted (N.B. momentum varies as the square of the ship's speed)?</p> <p>4 Have instructions been issued on the following matters?</p> <p style="padding-left: 40px;">monitoring ice advisory service broadcasts</p> <p style="padding-left: 40px;">transmitting danger messages in accordance with SOLAS 1974 Chapter V, Regulation 2(a)</p>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
---	--

